

Одесские мосты – памятники архитектуры и градостроительства

Федорова Т.Н.

Одесский филиал «НИИпроектреконструкция», г.Одесса

В Одессе, как и в городах с протекающими через них реками, для связи противоположных берегов выстроены мосты, соединяющие прерванные улицы. Только в Одессе они возвышаются над бывшими оврагами. Решение устроить город в пересеченной оврагами местности изначально предполагает устройство мостов. В статье изложена краткая история их возникновения.

Одесса – причерноморский город с довольно протяженной береговой полосой, на которой расположены торговые и пассажирские гавани (карантинная, хлебная, каботажная, практическая, нефтяная), судоремонтные заводы, а также курортно-оздоровительные места общественного и индивидуального пользования, и, если уж кому совсем повезло, то и усадьбные жилые дома. Рек, протекающих через город, нет. Береговая полоса не требует устройства мостов пешеходных и автомобильных для проезда легкового и городского транспорта. Специальные разгрузочно-погрузочные мосты в портовой части города в расчет не берутся. Но есть в Одессе сложные пересеченные участки, казавшиеся на заре зарождения города недостатками ландшафта. Для компенсации сложности рельефа пришлось прибегнуть к строительству мостов. Основные из них построены в самом начале зарождения города, располагаются в центральной, назовем ее по праву исторической части города, тем самым украшая его и способствуя удобству передвижения. Талантливые архитекторы XIX в. сумели естественные недостатки рельефа одесского региона переоплотить в достоинства архитектурного облика, создав комфортный для жизни город, связав разновысотные части местности мостами.

«Вся площадь градоначальства... может быть разделена на две совершенно различные части: одну – низменную – «Пересыпь»..., расположенную в северо-восточной части градоначальства, между лиманами и морем, и другую – возвышенное плато. «Пересыпь» представляет собой ровное низменное пространство... Прямым продолжением «Пересыпи» служит низменная прибрежная полоса, вдоль восточной границы градоначальства. Над этой низменной береговой полосой высится возвышенное плато, которое служит продолжением... степи, с общим уклоном... к морю» – такую характеристику местности для будущей Одессы дает автор главы – «Территория, климат, население» – А.С.Бориневич в Издании Городского Общественного Управления [1].

Дожди и оттаивающие зимние осадки, а также природные ключевые источники за многие века прокладывают где постоянные русла, образовав реки, где сезонные, оставив после себя глубокие овраги - балки с понижением в сторону моря. На плане местности будущего города Одесса, выполненном в 1794 г. (рисунок 1), четко обозначен рельеф, равнинность которого прерывалась тремя оврагами-балками, заканчивающимися в пониженных частях береговой полосы. Позже балки приобретут названия Военной, Карантинной и Водяной. Для ориентации расположения балок воспользуемся названиями городских улиц и площадей будущей планировки города. Военная балка начиналась от Греческой площади, позже замощенная, превратилась в Гаванную улицу и Военный спуск, пересекая Дерибасовскую и, отделяя Горсад от Ланжероновской улицы, спускалась в Военную гавань.

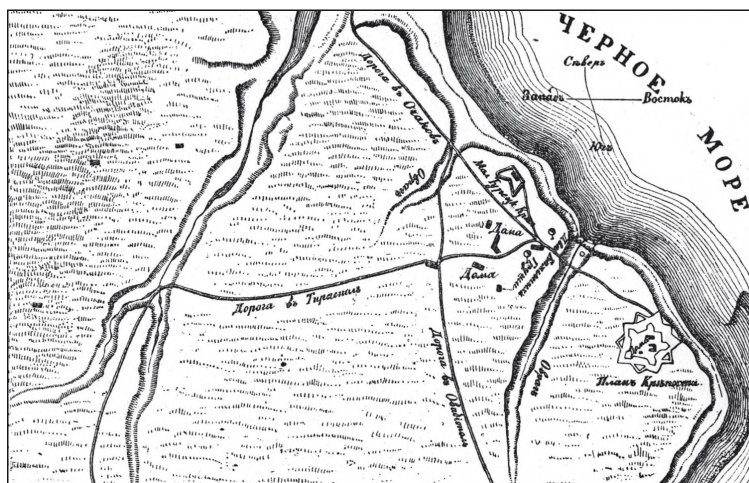


Рисунок 1. План местности Одессы, 1794 г.

Карантинная балка начиналась в районе пересечения нынешней Малой Арнаутской улицы, далее пересекала Большую Арнаутскую, Успенскую, Троицкую, Еврейскую, Жуковского, Бунина, Греческую и спускалась к морю, значительно расширяясь по мере удаления от своего начала.

Самая длинная Водяная балка опоясывала город с северной его стороны. Первые биографы Одессы отмечали: «...город имеет общий скат к морю и частные скаты к Карантинной балке и Водяной. В этих трех направлениях замечаются понижения и подъемы одесских улиц. По Карантинной балке раньше проходила главная сплавная канава» [2].

В отличие от многих городов Одесса изначально застраивалась не хаотически, а по регулярному плану, составленному инженер - полковником Деволаном, и, по мере застройки, периодически расширялась. Прибрежная полоса стала портовым районом. Город расположился основной своей частью на высоком береговом обрыве, плавно понижающимся к юго-востоку.

Справедливости ради уместно вспомнить, что существующая турецкая крепость, расположенная на возвышенной части местности, очевидно, имела, пусть грунтовые, но уже сформировавшиеся подъездные пути, которыми и воспользовались первые создатели планировки будущего города.

В представленном на подпись Ея Императорскому Величеству «Плане города Гаджибея с военной гаванью и пристанью для купеческих судов», разработанному в том же 1794 г. (рисунок 2), фиксируется задуманное, в соответствии с существующим рельефом, планировочное решение улиц, сохранившееся до настоящего времени в центральной части города.

Сущность предложенной планировки сводится к созданию двух сетей параллельных и перпендикулярных между собой улиц, получивших свое направление в зависимости от береговой полосы и двух существующих балок, состыкованных между собой под углом 45°.

Ориентированные перпендикулярно Карантинной и Военной балкам улицы восточной части города – Ланжероновская (Ласточкина), Гимназская (позже назовут ее Дерibasовской и никакие переименования - в Лассалья, Чкалова – не закрепятся за ней надолго). Греческая, Полицейская, Почтовая, Еврейская и Троицкая преломляются вдоль Преображенской улицы, переходя в улицы западной части города – Херсонскую, продолжившуюся Херсонским спуском, Садовую и Княжескую, Коблевскую, Нежинскую и Ямскую. Параллельно Карантинной и Военной балкам в восточной части города уютно расположились улицы Канатная, Польская, Итальянская (Пушкинская), Театральная (Ришельевская), Екатерининская, Александровский проспект и Преображенская. В западной части города

кварталы организованы улицами Тираспольской, Спиридоновской, Гулевой, Дворянской, Торговой, Конной и Ольгиевской.

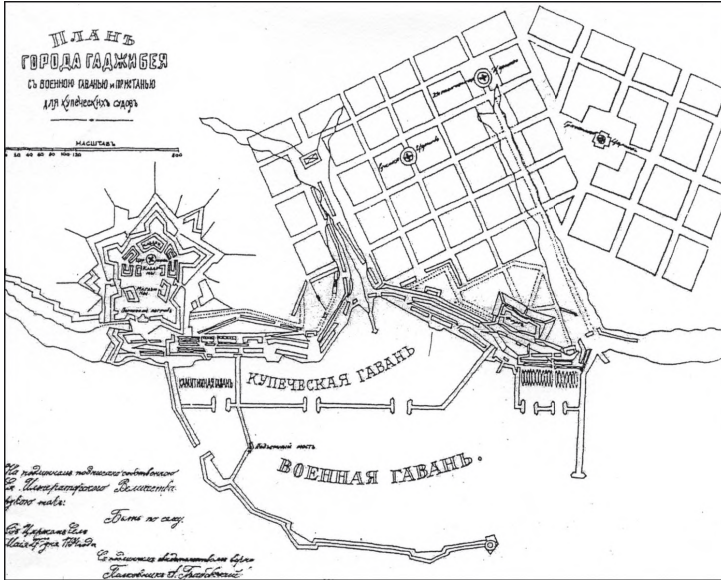


Рисунок 2. План г. Хаджибей (Одесса), разработанный в 1764 г. инженер-полковником Францем де Воланом

Для въезда в город со стороны прибрежной полосы вдоль улицы Приморской использовались все три балки, переходящие в улицы: Карантинная балка - Польский спуск – Польская улица и Карантинный спуск – Карантинный переулок; Военная балка – Военный спуск – Гаванная улица – Александровский проспект. От Водяной балки поднимались два спуска, Нарышкинский спуск – Софиевская улица и Херсонский спуск – Херсонская улица. Позднее по Водяной балке пройдет Балковская улица. Названия улицы приобретут потом, по мере строительства и заселения, а пока утверждается первоначальная концепция городской планировки с разбивкой ее на кварталы.

Со стороны материка в первые годы жизни города для подвоза товаров в склады (хлебные магазины) города и далее в порт было проложено два грунтовых обозных тракта. Основная трасса движения обозов пролегла от Херсонской заставы по Херсонскому тракту, через нынешнюю территорию Городского сада, по Ланжероновской улице и спуску в порт и по Карантинному (Таможенному) спуску в крепость.

Второй путь обозов из западных областей страны проходил по Тираспольскому тракту. Для подвоза товара к хлебным магазинам,

расположенным на правой стороне Карантинной балки, приходилось объезжать начало этой балки примерно в районе ее пересечения современными улицами Базарной и Большой Арнаутской. К этим неудобствам добавлялось наличие ручья, протекающего по Карантинной балке, образующего труднопроходимую для возов с грузом топь.

Для сокращения расстояний, требуемых на объезд балок, и более удобного сообщения между разными частями города единственным решением было устройство мостов. В 1794 г. автор планировки города Деволан в центральной части предусмотрел выстроенные позже мосты через Военную и Карантинную балки, ныне существующие, соответственно Сабанеев и Строгоновский.

Как утверждают авторы книги, изданной к столетию города, еще задолго до присвоения местности Гаджибей статуса города с названием Одесса «поперек Карантинной балки издавна существовал деревянный мост для сообщения города с крепостью» [3].

То ли срок годности деревянных турецких конструкций моста истек, то ли несущая способность его была недостаточной для проезда славянских обозов, то ли его уже не существовало (история об этом умалчивает), но первым крупным деревянным уже одесским мостом, выстроенным в 1809 г., следует считать именно мост через Карантинную балку. Архитектор Ф.Фраполли в рапорте от 25.05.1809 г. пишет: «...строящийся под моим присмотром на балке к крепости мост ныне совершенно окончен» [4].

Несмотря на отсутствие указаний о месте нахождения строящегося моста. Не трудно догадаться, что речь идет об единственном на тот момент месте через Карантинную балку, остро нуждающемся в объединении ее откосов в районе проходящего Херсонского тракта в порт - через нынешнюю территорию городского сада, по Ланжероновскому спуску и в крепость по Карантинному спуску. Очень мешал разлив проходящего ручья и образование труднопроходимых болотистых мест в его устье. До настоящего времени мост не сохранился.

За Карантинной балкой строительство города еще нельзя было назвать интенсивным, а, по сему, и не было острой необходимости в сооружении мостов.

В процессе развития города с организацией улиц и их благоустройством для отвода сточных дождевых и талых вод «кроме сохранившихся до сих пор балок и оврагов, по всем улицам города, вдоль и поперек, были проложены каналы, в демисезоны наполненные водой... Через каналы необходимо было перебираться цивилизованным путем, поэтому,

помимо соответствующих муниципальных мостовых сооружений на всех перекрестках улиц, каждый солидный предприниматель считал необходимым устроить мостик для перехода через канаву напротив дверей своего заведения, ибо самые состоятельные клиенты, как правило, приезжали к нему в экипаже. Домовладельцы сооружали такие мостики напротив парадных своего дома, иногда вкупе с навесом от дверей до самой мостовой. У ворот дома устраивался солидный мост, способный выдержать тяжесть воза с грузом. Все подобные сооружения, разумеется, не имели названий, но были в те времена атрибутом уличного пейзажа, что можно увидеть на многих гравюрах и даже фотографиях прошлого века» [5]. Сегодня посчитать количество бывших деревянных мостов и небольших мостиков не представляется никакой возможности, да, думается, это и ни к чему.

Попробуем разобраться с муниципальными мостами. В апреле 1810 г. начато строительство второго в хронологическом порядке и первого по материалу исполнения, более надежного и более долговечного муниципального каменного моста также по Херсонскому тракту, через Военную балку в пересечении современных Ланжероновской и Гаванной улиц. В архивных документах «О построении моста на балке от городского сада к театру иностранцем Монаком» читаем: «мост должен быть длиной 15, шириной со стенами, 3 сажени, свод вышиной, без фундамента, 4 аршина» [6].

Окончено строительство моста в сентябре того же года. Фамилия архитектора не установлена. До настоящего времени мост не сохранился за ненадобностью. Уровень верховий балки повысился, была выполнена перепланировка рельефа местности. На данном участке мосты засыпали.

Далее по сведениям архивных документов из дела «О построении дворянином Брынзою моста по Дерibasовской улице» [7] узнаем, что в феврале 1811 г. начато сооружение второго по материалу исполнения муниципального каменного моста и третьего по хронологии на Гимназской улице (напротив современного Дома книги) через овраг Военного спуска. К апрелю 1812 г. строительство моста было закончено. Автор мостового сооружения – архитектор Ф.Ф.Фраполли. К моменту окончания строительства улица уже была переименована в Дерibasовскую. Мост впоследствии оказался скрытым под мостовой.

Увеличивающийся товарооборот между северным Причерноморьем и западными странами в первой четверти XIX в. спровоцировал строительный бум в Одессе. Начинается интенсивное строительство торговых, складских и жилых зданий по обе стороны Карантинной балки, как перспективного района города в торговом отношении. Значительная ширина устья балки позволяет возводить строения и в самой балке,

оставляя по обеим сторонам ее спуски к прибрежной части. Так появились два спуска в порт - Польский и Карантинный, позже замощенные и благоустроенные.

К тому времени успешный предприниматель Новиков возводит здания хлебного магазина и завода по производству канатов (открыт 24 августа 1823 г.), расположив их по правую сторону Карантинной балки в пересечении Почтовой (Жуковского) улицы. Естественным продолжением Тираспольского тракта, проходящего по Тираспольской улице, являлась Почтовая улица. Серьезным препятствием для осуществления наиболее выгодного пути сообщения предстала Карантинная балка. Для сокращения пути к хлебным магазинам-складам, находящимся по другую сторону балки, просто необходимы были мосты, которые связали бы ее склоны.

«Первым из них, в 1822–24 годах, сооружен Новиков мост – по Почтовой улице, затем Сикардов – по Еврейской, далее Михайловский мост по Троицкой улице, мосты по Успенской и Базарной улицам, вошедшие впоследствии в состав водостока и в настоящее время скрытые под мостовой, также, как и мост Ланжероновской улицы по оврагу Военного спуска» [8]. К этому следует добавить, что и Михайловский мост, связавший прерванную балкой улицу Троицкую, тоже оказался похороненным под мостовой.

По мере замощения улиц гранитом и устройства городской канализации, эта же участь постигла 11 муниципальных мостов, перечисленных в справочнике Висковского, датированном 1875 г.: Ольгиевский, сооруженный в конце улицы Ольгиевской, Институтский – у института благородных девиц, Лютеранский – в конце Лютеранского переулка, Ланга – в конце Тираспольской улицы, Прохоровский (Черепенникова) - у начала Прохоровской улицы, Всех Святых – в конце Новорыбной (Пантелеймоновской) улицы, Малый – на пересечении Костецкой и Болгарской улиц, Сенной – у Старосенной площади, Палена – у Канатной улицы, Императрицы – в начале Малого Фонтана (Французского бульвара), Ланжероновский (Крепостной) – у Ланжерона. В справочнике того же Висковского, датированном 1884 г., перечисленные мосты уже не упоминаются.

«В 1831 году начат был Сабанеев мост через Военный спуск. Мост этот трехрочный и гораздо больших размеров, чем предшествовавшие ему; мост строился довольно продолжительное время, окончен был лишь в 1836 году членом Строительного комитета, инженером А.И.Казариновым» [9]. При подготовке настоящей статьи автором были обнаружены материалы, подтверждающие авторство проекта Сабанеева моста Франса Карлови-

ча Боффо. По его проектам в Одессе построены Воронцовский дворец, ансамбль Приморского бульвара (Потемкинская лестница и памятник Дюку де Ришелье), почти все здания на Приморском бульваре, здание старой биржи, институт благородных девиц (в настоящее время Академия инженеров морского флота) и десяток других зданий.

Строительные работы моста были доручены дворянину Иосифу Францевичу Копше. По результатам торгов 10 января 1829 г. был заключен контракт с одесской строительной компанией на строительство каменного моста через Военную балку (рисунок 3).

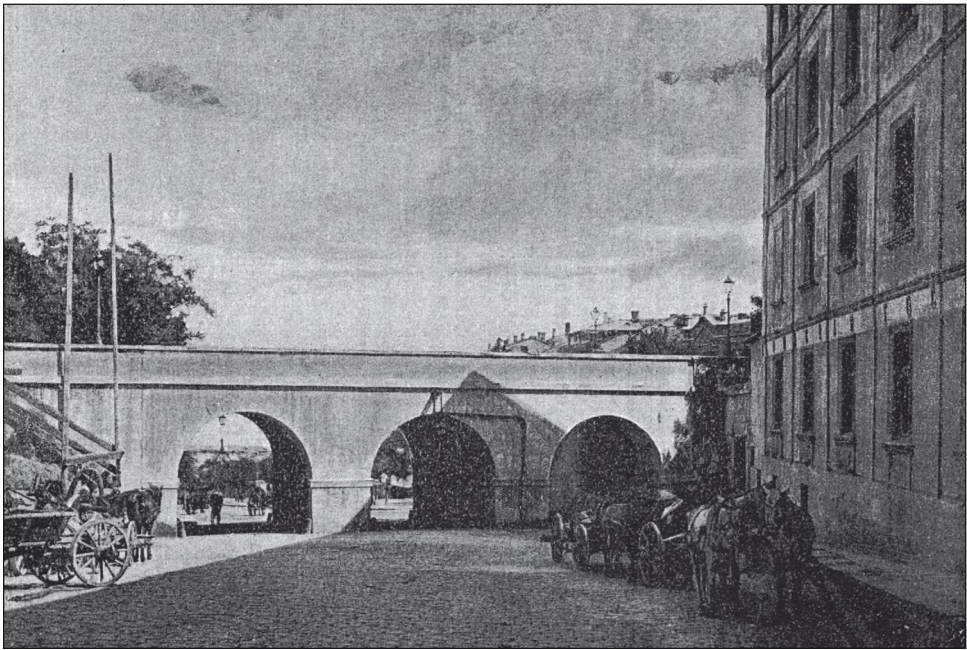


Рисунок 3. Сабанеев мост (через Военный спуск)

«Решение Управления Новороссийского и Бессарабского Генерал-Губернатора (отделение 1, стол 3, дело №361) от 22 декабря, 1828 г. - По представлении смет, рассмотрев кондиции на постройку каменного моста через Военную балку, оставить подряд за дворянином Копшем Иосифом Францевиче» [10].

Продолжительное строительство моста с изменившимся к тому времени близлежащим рельефом (вспомним, что в этой части города уже были погребены под проезжей частью мосты по улицам Дерibasовской и Ланжероновской) послужило причиной для изменения проекта в процессе строительства. Боффо был обвинен в неправильной разработке проекта

моста и был отстранен от участия в продолжении надзора за строительством. Тогда-то и было поручено заканчивать возведение моста инженеру Казаринову под надзором архитектора Г.И.Гонсиоровского.

Полумост Сикарда перекинут вдоль Еврейской улицы через Карантинный спуск, берущий на этой улице свое начало (рисунок 4). Строился он следующим по времени после Новикова, если говорить о начале строительства, и одновременно с ним, если говорить об его окончании. Начато возведение его в 1824 г., окончено в 1825 г. В роли подрядчика по заключенному контракту был представлен Одесский купец Илья Алексеевич Орлов. «Сочинил» проект моста майор Гаюи. Упоминаний о том, что изначально строился полумост не найдено, очевидно, строился все же полноценный мост.



Рисунок 4. План города Одессы, 1888 г. Фрагмент

«Северная часть Карантинной балки долго еще разъединяла две части города, так как значительная ширина и глубина балки в этой части представляла относительно большие затруднения, как для спуска, так и для строительства мостов. Тем не менее, в 1851 году было приступлено к сооружению очередного моста через Карантинную балку по улице Греческой по проекту архитектора Ф.В.Гонсиоровского с участием инженера К.Я.Маевского» [11]. В связи со сложностью работ и начавшимися военными действиями строительство моста затянулось до 1863 г. Назван мост «Строгоновским» в честь ознаменования пятидесятилетия государственной службы графа Строгонова (рисунок 5).

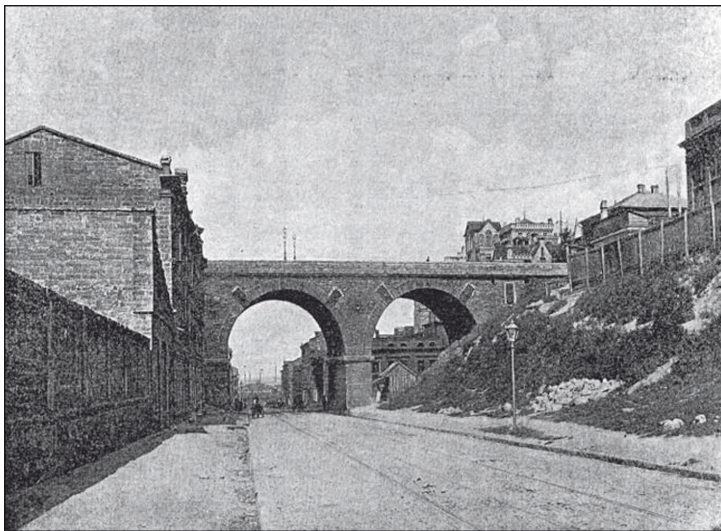


Рисунок 5. Мост Строгонова

Последний из сооруженных в первое столетие мостов через Карантинную балку в Одессе соединил две части Полицейской улицы. По предварительному проекту гражданского инженера С.А.Ландесмана и при участии инженера Е.Г.Гариса в 1890 г. было начато строительство моста из металлических конструкций с незначительными отступлениями от представленного проекта. Открытие моста пришлось на 22 августа 1892 г. Назван мост в честь бывшего Генерал-губернатора края П.Е.Коцебу (рисунок 6).



Рисунок 6. Мост Коцебу

До наших дней сохранились выстроенные в первое столетие города мосты:

- один через Военную балку – Сабанеев;
- три моста через Карантиную балку: Новиков (по улице Почтовой (Жуковского)), Строгоновский (по улице Греческой), Коцебу (по улице Полицейской (Бунина));
- один полумост Сикардов – по улице Еврейской.

К сожалению, дальнейшие события государственного и межгосударственных масштабов – революция, интервенция, отечественная война, оккупация, советское наследие, не очень бережное отношение – служили причинами временных закрытий мостов и запретов их эксплуатации до укреплений и неоднократных реконструкций.

Перечень ссылок

1. **Одесса 1794-1894.** Издание Городского Общественного Управления. К столетию города Одесса. – 1895. – С.2.
2. **Там же.** – С.38.
3. **Там же.** – С.38.
4. **Государственный архив Одесской области.** – Фонд 59. – Опись 1. – Дело 74. – Лист 41.
5. **Чарнецкий В.А.** Древних стен негласное звучанье. – 49 с.
6. **Государственный архив Одесской области.** – Ф59. – Оп.2. – Д. 48.
7. **Там же.** Ф59. – Оп.2. – Д.35.
8. **Одесса 1794-1894.** Издание Городского Общественного Управления. К столетию города Одесса. – 1895. – С.257.
9. **Там же.** – С.257.
10. **Государственный архив Одесской области.** – Ф.59. – Оп.1.– Д.952.1. – 9 с.
11. **Одесса 1794-1894.** Издание Городского Общественного Управления. К столетию города Одесса. – 1895. – 257 с.

Получено 25.04.2012